



MARCO JURÍDICO INTERNACIONAL

R187 - Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo
y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187)



A03- Pesca y acuicultura



XXI_1.1_OIT_A03_18.5_R187_
R0_1996

NORMLEX

Information System on International Labour Standards [Búsqueda](#) [Instrucciones de uso](#) [Glosario](#)

R187 - Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187)

Visualizar en: [Inglés](#) - [Francés](#) - [árabe](#) - [alemán](#) - [ruso](#) - [chino](#)

Preámbulo

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 8 de octubre de mil novecientos noventa y seis en su octogésima cuarta reunión;

Tomando nota de las disposiciones del Convenio sobre la protección del salario, 1949; del Convenio sobre la fijación de salarios mínimos, 1970; del Convenio sobre las vacaciones anuales pagadas (gente de mar), 1976; del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976; del Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987; del Convenio sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador, 1992, y del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la revisión del Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958 y de la Recomendación sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958, cuestión que constituye el segundo punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que estas proposiciones revistan la forma de una recomendación que complemente el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996,

adopta, con fecha veintidós de octubre de mil novecientos noventa y seis, la siguiente Recomendación, que podrá ser citada como la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996:

I. CAMPO DE APLICACION Y DEFINICIONES

1.

(1) La Recomendación se aplica a todo buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, matriculado en el territorio de un Estado Miembro y dedicado normalmente a operaciones marítimas comerciales.

(2) En la medida en que lo considere factible, y tras consultar con las organizaciones representativas de armadores de barcos de pesca y de pescadores, la autoridad competente debería aplicar las disposiciones de la presente Recomendación a la pesca marítima comercial.

(3) En caso de duda respecto de si un buque ha de considerarse o no a efectos de la presente Recomendación como un buque dedicado a la navegación marítima, o como un buque dedicado a operaciones marítimas comerciales o a la pesca marítima comercial, la cuestión debería ser resuelta por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores, de gente de mar y de pescadores.

(4) La Recomendación no se aplicará a los buques de madera de construcción tradicional, tales como los "dhows" y los juncos.

2. A efectos de la presente Recomendación:

- (a) los términos **paga o salario básico** designan la remuneración, cualesquiera que sean los elementos que la componen, recibida a cambio de las horas normales de trabajo; no incluye pagos en concepto de horas extraordinarias, primas, asignaciones, licencias pagadas o cualquier otra remuneración adicional;
- (b) la expresión **autoridad competente** designa al ministro, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento en materia de salarios, horas de trabajo u horas de descanso de la gente de mar, o de dotación de los buques;
- (c) la expresión **salario consolidado** designa un sueldo o salario que comprende el salario básico y otros complementos salariales; el salario consolidado puede incluir la remuneración de las horas extraordinarias trabajadas y todos los demás complementos salariales, o bien puede sólo incluir algunos de estos complementos en una consolidación parcial;
- (d) la expresión **horas de trabajo** designa el tiempo durante el cual un marino está obligado a efectuar un trabajo para el buque;
- (e) la expresión **horas extraordinarias** designa las horas trabajadas en exceso de las horas normales de trabajo;
- (f) los términos **gente de mar o marino** designan a toda persona que la legislación nacional o los convenios colectivos califiquen como tal y que esté empleada o contratada con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima al cual se aplique la presente Recomendación;
- (g) el término **armador** designa al propietario del buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que asume del armador la responsabilidad por la explotación del buque y que, al hacerlo, acepta hacerse cargo de todos los deberes y responsabilidades correspondientes.

II. SALARIOS DE LA GENTE DE MAR

3. Para la gente de mar cuya remuneración incluye la compensación por separado de las horas extraordinarias trabajadas:

- (a) a efectos del cálculo del salario, las horas normales de trabajo en el mar y en el puerto no deberían exceder de ocho horas diarias;
- (b) a efectos del cálculo de las horas extraordinarias, el número de horas normales de trabajo por semana comprendido en la paga o salario básico debería determinarse en la legislación nacional si no ha sido fijado por convenio colectivo, pero no debería exceder de 48 horas por semana; los convenios colectivos pueden prever un trato diferente pero no menos favorable;
- (c) la tasa o las tasas de remuneración de las horas extraordinarias, que en todo caso deberían suponer un incremento de por lo menos el 25 por ciento respecto de la tasa de remuneración horaria de la paga o salario básico, deberían fijarse en la legislación nacional o en los convenios colectivos;
- (d) el capitán, o la persona que éste designe, debería encargarse de llevar registros de todas las horas extraordinarias trabajadas; dichos registros deberían ser rubricados por los marinos a intervalos regulares;

4. Para la gente de mar cuyo salario está plena o parcialmente consolidado:

- (a) debería especificarse claramente en el convenio colectivo el contrato de enrolamiento, el contrato de trabajo y la carta de contratación, el monto de la remuneración pagadera al marino y, cuando así proceda, el número de horas de trabajo que se espera del marino a cambio de dicha remuneración, así como cualquier prestación adicional que pudiera deberse además del salario consolidado y las circunstancias en que ésta se debe;
- (b) cuando se deban pagar horas trabajadas en exceso de las abarcadas por el salario consolidado, la tasa horaria debería suponer un incremento de por lo menos el 25 por ciento respecto de la tasa horaria básica correspondiente a las horas normales de trabajo definidas en el párrafo 3; debería aplicarse el mismo principio a las horas extraordinarias comprendidas en el salario consolidado;
- (c) la parte del salario total o parcialmente consolidado que corresponde a la remuneración de las horas normales de trabajo, tal y como se definen en el apartado a) del párrafo 3, no debería ser inferior al salario mínimo aplicable; y

(d) para la gente de mar cuyos salarios estén parcialmente consolidados, se deberían llevar registros de todas las horas extraordinarias, y éstos ser rubricados según se prevé en el apartado d) del párrafo 3.

5. La legislación nacional o los convenios colectivos pueden disponer que las horas extraordinarias o el trabajo realizado durante el día de descanso semanal y durante los días festivos oficiales se compensen mediante la concesión, como mínimo, de un tiempo equivalente libre de servicio y fuera del buque, o de una licencia adicional en lugar de la remuneración correspondiente o de cualquier otra compensación prevista.

6. La legislación nacional adoptada tras consultar a las organizaciones representativas de la gente de mar y de los armadores o, cuando proceda, los convenios colectivos, deberían tener en cuenta los siguientes principios:

(a) el principio de igual remuneración por un trabajo de igual valor debería aplicarse a toda la gente de mar empleada en el mismo buque, sin discriminación alguna por razón de raza, color, sexo, religión, opinión política, ascendencia nacional u origen social;

(b) el contrato de enrolamiento o acuerdo de otro tipo en el que se especifique el salario o las tasas salariales aplicables debería encontrarse a bordo del buque; debería facilitarse a cada marino la información relativa al importe del salario o a las tasas salariales, proporcionándole, cuando menos, una copia de la información pertinente, firmada y en un idioma que entienda, o exhibiendo una copia del acuerdo en un lugar al que tenga acceso la tripulación, o por otro medio que se considere apropiado;

(c) el salario se debería pagar en moneda de curso legal; cuando proceda, el pago podrá realizarse por transferencia bancaria, cheque bancario, cheque postal o giro postal;

(d) el salario debería pagarse mensualmente o a otros intervalos regulares y, a la terminación del contrato, debería procederse sin demora indebida al pago de cualquier cantidad adeudada en concepto de remuneración;

(e) la autoridad competente debería imponer sanciones adecuadas o prever otras medidas apropiadas para los casos en que los armadores no paguen toda la remuneración debida dentro de los plazos que correspondan;

(f) el salario debería abonarse directamente al marino, o bien en la cuenta bancaria que éste designe, salvo si solicita por escrito que se haga de otro modo;

(g) a reserva de lo dispuesto en el apartado h), el armador no debería imponer límite alguno a la libertad del marino para disponer de su remuneración;

(h) sólo deberían permitirse deducciones de la remuneración en caso de que:

(i) exista una disposición expresa al respecto en la legislación nacional o en un convenio colectivo aplicable;

(ii) se haya informado al marino, del modo que la autoridad competente considere más apropiado, acerca de las condiciones que se aplican a dichas deducciones, y

(iii) el total de las mismas no rebase el límite que para tales deducciones pueda haberse fijado en la legislación nacional, los convenios colectivos o las decisiones judiciales;

(i) no debería deducirse de la remuneración de un marino ninguna cantidad para la obtención o la conservación del empleo;

(j) la autoridad competente debería estar facultada para inspeccionar los almacenes y servicios disponibles a bordo del buque a fin de garantizar que se aplican precios justos y razonables que redunden en beneficio de la gente de mar interesada, y

(k) en la medida en que las reclamaciones de la gente de mar respecto de los salarios y de otras sumas debidas en relación con su empleo no estén aseguradas de conformidad con las disposiciones del Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, 1993, dichas reclamaciones deberían asegurarse con arreglo a las disposiciones del Convenio de la Organización Internacional del Trabajo sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador, 1992.

7. Todo Estado Miembro debería, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, disponer de procedimientos para investigar las quejas en relación con cualquiera de los asuntos de que se ocupa la presente Recomendación.

III. SALARIO MINIMO

8.

- (1) Sin perjuicio del principio de la libre negociación colectiva, todo Estado Miembro debería, previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, establecer procedimientos para fijar el salario mínimo de la gente de mar. Las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar deberían participar en la aplicación de esos procedimientos.
- (2) Al instaurar dichos procedimientos y al fijar el salario mínimo, deberían tenerse debidamente en cuenta las normas internacionales del trabajo en materia de fijación de los salarios mínimos, así como los principios siguientes:
- (a) el nivel del salario mínimo debería tener en cuenta las características propias del empleo marítimo, los niveles de dotación de los buques y las horas normales de trabajo de la gente de mar, y
 - (b) el nivel del salario mínimo debería adaptarse a las variaciones del costo de la vida y de las necesidades de la gente de mar.
- (3) La autoridad competente debería garantizar:
- (a) mediante un sistema de supervisión y de sanciones, que la remuneración pagada no es inferior a la tasa o tasas establecidas, y
 - (b) a todo marino que haya sido remunerado a una tasa inferior al salario mínimo la posibilidad de recuperar, ya sea a través de un procedimiento judicial poco oneroso y expeditivo, ya sea por otro procedimiento, la cantidad que se le adeude.

IV. SALARIO BASICO O REMUNERACION MINIMA MENSUAL PARA LOS MARINEROS PREFERENTES

9. A efectos de esta parte del instrumento, la expresión "marinero preferente" designa a todo marino que posea la competencia profesional necesaria para desempeñar cualquier trabajo cuya ejecución pueda ser exigida a un miembro del personal subalterno destinado al servicio de cubierta, que no sea especialista ni desempeñe funciones de mando, o a todo marino calificado como preferente por la legislación o la práctica nacional o por los convenios colectivos.
10. La paga o salario básico correspondiente a un mes civil de servicio para un marinero preferente no debería ser inferior al importe que determine periódicamente la Comisión Paritaria Marítima u otro órgano autorizado por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo. Una vez que el Consejo de Administración haya adoptado una decisión, el Director General de la OIT notificará toda revisión de dicho importe a los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo. El importe determinado por la Comisión Paritaria Marítima el 1.º de enero de 1995 es de 385 dólares de los Estados Unidos.
11. Ninguna de las disposiciones recogidas en esta parte de la Recomendación debería interpretarse en perjuicio de los acuerdos suscritos entre los armadores o sus organizaciones y las organizaciones de gente de mar en lo que atañe a la reglamentación relativa a las condiciones mínimas de empleo, siempre que la autoridad competente reconozca dichas condiciones.

V. EFECTOS SOBRE RECOMENDACIONES ANTERIORES

12. La presente Recomendación sustituye a la Recomendación sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación, 1958.

Consultarse los correspondientes

Key Information

Recomendación relativa a los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques

Adopción: Ginebra, 84ª reunión CIT (22 octubre 1996) - Estatus: Instrumento que ha sido superado.

See also

[Sumisiones a las autoridades competentes por país](#)



CAISA TECH